

Jurnal Yustisiabel
Volume 3 Nomor 2 Oktober 2019

Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Luwuk

**ANALISIS YURIDIS TENTANG PRINSIP TANGGUNG JAWAB MENURUT
UNDANG – UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALULINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Ridwan Labatjo
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Luwuk
ridwanlabatjo@gmail.com

ABSTRAK

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang merupakan peraturan perundangan – undang tertulis / hukum positif yang berlaku sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pengangkutan dengan kendaraan bermotor yang merupakan subsistem tata hukum nasional, dimana peraturan ini tidak secara tegas menyebutkan prinsip tanggung jawab (*fault of liability*) yang dianut di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009. Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian yaitu penelitian kepustakaan (*Library Research*) adalah metode penelitian kepustakaan untuk memperoleh data-data melalui studi kepustakaan, data yang diperoleh berdasarkan sumber hukum primer yaitu perundang – undangan dan sumber hukum sekunder yaitu konsep – konsep, teori – teori dan informasi – informasi lain yang bersifat umum, buku buku, indeks, ensiklopedia dan sebagainya. Berdasarkan hasil penelitian maka diperoleh data bahwa prinsip tanggung jawab yang dianut oleh Undang – Undang Nomor 2009 adalah prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) yaitu setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Hal ini sesuai dengan maksud Pasal 188, Pasal 191 dan Pasal 192 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Kata Kunci: Prinsip Tanggungjawab Pengangkutan Darat

ABSTRACT

Law Number 22 Year 2009 Concerning Road Traffic and Transport which constitutes written regulations / positive law that applies as a guideline in the operation of motorized vehicles which are subsystems of the national legal system, where this regulation does not explicitly mention the principle of responsibility (fault of liability) which is adhered to in Law Number 22 of 2009. The research method used in this research is library research is a library research method to obtain data through library studies, data obtained based on primary legal sources. namely laws and secondary legal sources namely concepts, theories and other general information,

books, indexes, encyclopedias and so on. Based on the research results, it is obtained that the principle of responsibility adhered to by Law Number 2009 is the principle of responsibility due to faults (fault of liability), which is that every carrier who makes a mistake in carrying out the transportation must be responsible for paying all losses arising from the error. This is in accordance with the purpose of Article 188, Article 191 and Article 192 of Law Number 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transportation.

Keywords: Principles of Responsibility for Land Transportation

Latar Belakang

Keterliban hukum yang semakin aktif kedalam persoalan - persoalan yang menyangkut perubahan sosial, justru memunculkan kesadaran masyarakat akan pentingnya hukum untuk mengatur tata kehidupan masyarakat. Hal ini tampak pada aktifitas - aktifitas masyarakat dibidang ekonomi , sosial, politik dan kegiatan lainnya yang selalu memerlukan hukum sebagai payung untuk mendapatkan legitimasi sehingga segala perbuatan sesuai dengan kaidah hukum yang berlaku.

Situasi dan kondisi masyarakat dalam menyikapi perubahan sosial dan ekonomi global yang serba kompleks dan cepat, peranan hukum sangat dibutuhkan bukan hanya diarahkan bagaimana menyusun dan membuat

peraturan perundang- undangan, dimana hukum hanya dengan mengedepankan dari aspek proseduralnya saja sehingga tercipta suatu peraturan perundang - undangan, akan tetapi hukum lebih diperankan pada bagaimana peraturan perundang- undangan dapat menjawab persoalan - persoalan yang terjadi dimasyarakat, sebagai efek yang timbul dari pelaksanaan peraturan perundang - undangan. Sehingga hukum tidak hanya diarahkan pada penerapan hukum sebagai suatu norma atau kaidah hukum yang hanya mengatur mana yang wajib dilakukan sebagai norma perintah, dan perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan sebagai norma larangan serta perbuatan mana yang diperkenan oleh hukum. Akan tetapi hukum diharapkan dapat menjawab persoalan - persoalan yang timbul dimasyarakat, sesuai

dengan tujuan hukum itu sendiri dalam mengatur masyarakat.

Gustav Radbruch (dalam Achmad Ali, 1996 : 95) menyatakan bahwa “Tiga ide dasar hukum atau tiga nilai dasar hukum yaitu keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum “. Sedangkan Achmad Ali (1996 : 95) menggunakan istilah lain dari nilai dasar hukum dengan istilah tujuan hukum dengan melihat hukum dari aspek yuridisnya, sosiologis dan Filosofis.

Secara yuridis dibentuknya suatu peraturan perundang - undangan dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum kepada masyarakat karena penentuannya didasarkan pada suatu kaidah hukum yang berlaku (hukum positif). Secara sosiologis dibentuknya suatu peraturan perundang - undangan dimaksudkan untuk memberikan kemanfaatan bagi masyarakat, hal ini dimaksudkan bahwa dengan pengaturan oleh hukum, maka hukum dapat menciptakan keteraturan dan ketertiban didalam masyarakat. Secara filosofis dibentuknya suatu

peraturan perundang - undangan yaitu berlakunya kaidah hukum tersebut sesuai dengan nilai hukum sebagai nilai yang tertinggi yaitu memberikan rasa keadilan bagi masyarakat.

Berkaitan dengan peraturan perundang - undangan tentang angkutan barang yang berlaku saat ini, oleh negara - negara didunia telah mengatur secara tegas tentang tanggungjawab dalam penyelenggaraan pengangkutan barang pada angkutan darat, angkutan laut dan udara, termasuk tanggung jawab apabila barang tidak selamat sampai di tempat tujuan. Abdulkadir Muhammad (1991:21) memberikan pengertian tidak selamat dalam pengangkutan bahwa “Tidak selamat pada pengangkutan barang yaitu barangnya tidak ada, lenyap, atau musnah, atau barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa”.

Barang tidak selamat menurut pengertian tersebut diatas, erat kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa

yang menimbulkan kerugian, artinya tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak barang diserahkan untuk diangkut dan barang diserahkan kepada pihak penerima. Apabila dalam penyelenggaraan pengangkutan barang terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan barang tidak selamat maka pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan.

Sehubungan dengan tanggungjawab penyelenggaraan pengangkutan, E.Saefullah Wiradipradja (1989:19) mengemukakan “Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam pengangkutan dan dianut oleh banyak negara - negara maju , yaitu *Pertama* prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault of liability, liability based on fault principle*), *Kedua* prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), *Ketiga* prinsip tanggung

jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict of liability principle*).”

E. Suherman (1983:80) menegaskan bahwa “ Sistem pertanggung jawaban dalam pengangkutan dikenal beberapa prinsip tanggung jawab (*liability principle*) dengan Prinsip *Presumption Of Liability*, Prinsip *Limitation Of Liability*, Prinsip *Presumption Of Non – Liability / Fault Of Liability* dan Prinsip *Absolute Of Liability* “

Penerapan prinsip tanggung jawab (*liability principle*) angkutan tersebut oleh negara - negara penganutnya, secara tegas memuat didalam peraturan perundang-undangan, dan pelaksanaannya diserahkan kepada para pihak yang melakukan perjanjian, prinsip mana yang digunakan. Sedang didalam peraturan perundang - undangan pengangkutan di Indonesia, hanya menganut 2 (dua) prinsip tanggung jawab. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad (1998:37), bahwa “Dalam

hukum pengangkutan dikenal 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan di Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) dan tanggung jawab karena praduga (*presumption of liability*).”

Prinsip tanggung jawab dimaksud berlaku untuk semua jenis angkutan yaitu angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara. Pada kajian dalam tulisan ini, obyeknya terfokus pada kajian tentang tanggung jawab pengangkut dalam penyelenggaraan angkutan barang berdasarkan Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Tentang Tanggung jawab pengangkut diatur pada Pasal 188 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009, menegaskan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Selanjutnya pada Pasal 191 menyatakan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Tanggung jawab pengangkut juga diatur pada Pasal 192 menerangkan sebagai berikut:

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

(4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Bunyi Pasal 188 dengan Pasal 191 dan 192 pada peraturan perundang-undangan tersebut terlihat adanya kontradiktif, dimana Pasal 191 menegaskan tentang adanya kewajiban tanggung jawab pengangkut, sedang Pasal menyatakan bahwa pengangkut dapat dibebaskan tanggung jawabnya karena diluar kesalahannya. Dengan demikian bahwa Pasal 188 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, kecenderungan pada Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*). Sedang pada Pasal 191 dan Pasal 192 tidak menganut Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*).

Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) mengandung makna bahwa bila pengangkut melakukan suatu perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi

orang lain, maka pengangkut harus mempertanggungjawabkan kerugian tersebut tanpa perlu mempertimbangkan ada tidaknya unsur kesalahan pada pengirim/pemilik barang. Oleh karena itu, bila hukum pengangkutan yang berlaku di suatu negara menganut prinsip tanggung jawab ini maka berarti pengangkut bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian orang lain yang timbul dalam pelaksanaan angkutan, dengan tidak melihat pihak mana yang melakukan.

Berdasarkan uraian tersebut, dimana Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, tidak menjelaskan dan menegaskan tentang prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang dianut, maka hal ini menarik untuk dikaji dan dianalisis dengan merumuskan pada Prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) apakah yang dianut / diatur di dalam Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Metode Penelitian

Metode Penelitian kepustakaan (*Library Research Methods*) adalah metode penelitian kepustakaan untuk

memperoleh data-data melalui studi kepustakaan. Bambang Sunggono (2001 : 115 -116) Fungsi kepustakaan, dibedakan atas 2 (dua) macam yaitu Acuan umum, yaitu berisi konsep – konsep, teori – teori dan informasi – informasi lain yang bersifat umum, misalnya buku buku, indeks, ensiklopedia dan sebagainya. Dan Acuan Khusus , yang berisi hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan penelitian yang diteliti, misalnya jurnal, laporan penelitian, buletin, tesis, disertasi, dan sebagainya .

Adapun Metode Penelitian Kepustakaan (*Library Research Methods*) yang dilakukan dengan pengumpulan bahan bahan hukum melalui penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu penulis meneliti dengan mempelajari buku-buku literatur, karya ilmiah, jurnal ilmiah dan dokumen-dokumen serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan topik kajian dalam tulisan ini . Sumber bahan hukum Penelitian terdiri atas bahan hukum primer dan sekunder. Bahan

Hukum Primer adalah bahan yang mengikat dan bersumber dari peraturan perundang-undangan Dan Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bersumber dari buku-buku literatur, jurnal ilmiah, hasil karya (ilmiah) hukum.

Hasil Dan Pembahasan

Pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan pada dasarnya menyangkut pembahasan tentang prinsip tanggung jawab yang diterapkan dalam pengangkutan. Penerapan suatu tanggung jawab tertentu bergantung kepada suatu keadaan tertentu baik ditinjau secara *makro* maupun *mikro*. Secara *makro* maksudnya adalah penerapan prinsip tanggung jawab berdasarkan suatu keadaan yang disesuaikan dengan perkembangan masyarakat itu sendiri, sedang ditinjau secara *mikro* yaitu penerapan prinsip tanggung jawab berdasarkan suatu keadaan yang disesuaikan dengan perkembangan pengangkutan itu sendiri.

Berkaitan dengan kedudukan prinsip tanggungjawab dalam pengangkutan yang dianut oleh Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict of liability principle*).”

Abdulkadir Muhammad (1998 : 41) menyatakan bahwa Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) dapat dirumuskan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab

dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

Berdasarkan uraian tersebut diatas menunjukkan bahwa prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) dalam pengangkutan mengandung makna bahwa bila pengangkut melakukan suatu perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain, maka pengangkut harus mempertanggungjawabkan kerugian tersebut tanpa perlu mempertimbangkan ada tidaknya unsur kesalahan pada pengirim/ pemilik barang. Oleh karena itu, bila hukum angkutan yang berlaku di suatu negara menganut prinsip tanggung jawab ini maka berarti pengangkut bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian orang lain yang timbul dalam pelaksanaan angkutan.

Menurut prinsip ini, pengangkut selamanya harus/ mutlak bertanggung jawab. Untuk itu sebelum menyelenggarakan pengangkutan, pengangkut meneliti

terlebih dahulu mengenai alat - alat atau benda untuk dipakai si pengangkut. Pengangkut dapat mengadakan perjanjian untuk membatasi jumlah yang akan ditanggung terhadap barang – barang tertentu, apabila timbul kerugian yang diakibatkan oleh karena kesalahan atau kelalaian pengangkut sendiri ataupun orang – orang yang dipekerjakannya.

2. Prinsip Tanggung jawab Adanya Unsur Kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*)

Menyadari prinsip *absolute of liability* mengandung kelemahan maka kemudian timbul suatu pemikiran yang menghendaki tidak diterapkannya prinsip tersebut dan diganti dengan prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan dalam pengangkutan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh E. Saefullah Wiradipradja (1989 : 21) bahwa “Secara ber- angsur – angsur hukum mulai menaruh perhatian cukup besar pada hal – hal yang

bersifat pemberi maaf (*exculpatory considerations*) dan sebagai akibat pengaruh *moral philosophy* dari ajaran agama, dimana pemikiran lebih cenderung mengarah kepada pengakuan kesalahan moral (*moral culpability*), maka prinsip tanggung jawab mutlak berubah menjadi tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan.

Abdulkadir Muhammad (1998 : 37) merumuskan tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) sebagai berikut “

Menurut prinsip ini, setiap pengangkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu.” Menurut prinsip ini bahwa prinsip yang menjadi dasar adalah kesalahan (*based of fault liability*) yang mengandung makna bahwa pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata ia mempunyai unsur

kesalahan, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Jadi, apabila hukum angkutan yang berlaku di suatu negara menganut prinsip ini, maka berarti pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian pengguna jasa angkutan, kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Berkaitan dengan hal pembuktian dalam tanggung jawab karena kesalahan, maka pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur secara umum dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*).

3. Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan atas Praduga (*Presumption of liability Principle*).

Mengingat prinsip *based of fault liability* dipandang kurang memberi perlindungan hukum terhadap kepentingan pengguna jasa angkutan, maka dalam perkembangan selanjutnya timbul pemikiran yang menghendaki agar dalam pelaksanaan pengangkutan tertentu dianut dan diterapkan prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*presumption of liability*).

Abdulkadir Muhammad (1998:40) merumuskan tentang tanggung jawab yang didasarkan atas praduga (*presumption of liability*) sebagai berikut “Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan.”

Prinsip tanggung jawab atas praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab terhadap

kerugian pengguna jasa angkutan yang timbul dalam pelaksanaan angkutan yang diselenggarakannya. Berdasarkan prinsip tanggung jawab ini, maka bila pengangkut diperhadapkan pada suatu tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengguna jasa angkutan atau ahli warisnya, maka ia baru dapat dibebaskan dari tanggung jawab penggantian kerugian tersebut apabila ia dapat membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah.

Berdasarkan prinsip tanggung jawab tersebut, jika pengguna jasa angkutan atau ahli warisnya mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut, maka tuntutan itu baru dapat dikabulkan apabila ia selaku penggugat dapat membuktikan tentang adanya kesalahan pengangkut, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah maka dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti

kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

4. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation Of Liability Principle*).

Menyadari prinsip tanggung jawab yang selama ini dianut seperti Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict of liability principle*), Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*Fault of liability, liability based on fault principle*), Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya praduga (*rebuttable presumption of liability*).” Juga memuat pembatasan tanggung jawab, maka kemudian

timbul suatu pemikiran yang menghendaki untuk dilakukan pembaharuan terhadap prinsip tanggung jawab, yang lebih menguntungkan bagi pengangkut dan pemilik barang, maka diterapkannya prinsip tanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami oleh pemilik barang berdasarkan Prinsip *Limitation Of Liability*. E. Suherman (1983 : 11) menegaskan bahwa “Prinsip *Limitation Of Liability* merupakan prinsip tanggung jawab , dimana pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian dengan limit jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan dalam perundang – undangan.

Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) mengandung makna tanggung jawab pengangkut dibatasi hingga limit jumlah ganti rugi tertentu, dengan demikian , apabila tanggung jawab ini diterapkan dalam pengangkutan, maka sekalipun jumlah kerugian yang diderita oleh

pemilik barang, melampaui dari jumlah limit ganti rugi yang ditetapkan dalam peraturan perundang – undangan , namun jumlah ganti rugi yang harus dipertanggungjawabkan oleh pengangkut hanya sebesar maksimum jumlah ganti rugi yang ditetapkan dalam peraturan perundang undangan.

Bilamana Prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation Of Liability Principle*) ini diberlakukan, maka limit jumlah ganti rugi harus selalu disesuaikan dengan perkembangan keadaan nilai barang, karena hal ini berkaitan dengan nilai ekonomis dari suatu barang yang akan dilakukan ganti rugi.

Dilihat dari segi proses keberlakuan hukum (*legal performance process*), sistem hukum adalah perpaduan beberapa komponen hukum yang berfungsi sendiri-sendiri dalam satu kesatuan mekanisme untuk mencapai satu tujuan. Komponen-komponen

hukum itu adalah subyek hukum, status hukum, objek hukum, peristiwa hukum, hubungan hukum. Tiap komponen hukum adalah subsistem. Tiap bidang hukum memiliki komponen – komponen tersebut. Apabila satu komponen hukum tidak berfungsi, mekanisme kerja hukum berhenti, hukum tidak berlaku efektif, tujuan hukum tidak tercapai.

Apabila dihubungkan dengan tata hukum nasional yang dikemukakan sebelumnya, maka jelas bahwa tata hukum nasional adalah sistem hukum, baik dari segi susunan hukum normative maupun proses keberlakuan hukum. Dari segi susunan hukum normatif, tata hukum nasional merupakan perpaduan bidang-bidang hukum perundang-undangan yang tersusun atas undang-undang dasar, undang-undang, dan peraturan pelaksanaannya. Dari segi proses keberlakuan hukum, tiap bidang hukum perundang-undangan memiliki komponen-

komponen hukum sebagai sub-sub sistem.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dapat dijelaskan bahwa Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang merupakan hukum peraturan perundangan – undang tertulis yang merupakan hukum positif. Dengan demikian maka Peraturan perundangan tentang pengangkutan merupakan subsistem tata hukum nasional. Mengkaji tentang prinsip tanggung jawab (*Principle of liability*) yang dianut/diatur di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, Maka hal ini tidak terlepas dari analisis bunyi dari peraturan perundang – undangan itu sendiri yaitu Pasal 188 menegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Selanjutnya pada Pasal 191 menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan

penyelenggaraan angkutan. Tanggung jawab pengangkut juga diatur pada Pasal 192 menerangkan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan, tanggung jawab dimulai sejak Penumpang diangkat dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati, Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Ketentuan Pasal 188 dengan Pasal 191 dan 192 pada peraturan perundang - undangan tersebut merupakan pasal yang saling melengkapi dengan menekankan pada adanya kerugian disebabkan oleh

pengangkut dimana adanya persyaratan bahwa penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

Abdulkadir Muhammad (1998 :37) merumuskan tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) yaitu setiap pengangkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu.

Menurut pendapat tersebut diatas bahwa prinsip yang menjadi dasar adalah kesalahan (*based of fault liability*) sebagaimana ditegaskan pada Pasal 192 Ayat (4) yang mengandung makna bahwa pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata ia mempunyai unsur kesalahan, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut. Dengan demikian maka Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 menganut Prinsip tanggung jawab

karena kesalahan (*fault of liability*). Akibat hukum dari dianutnya prinsip tersebut maka pengangkut baru dapat dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian pengguna jasa angkutan, kalau ternyata pengangkut mempunyai unsur kesalahan sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Berkaitan dengan hal pembuktian dalam tanggung jawab karena kesalahan, maka pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur secara umum dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang – undang pengangkutan yaitu Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya. Dengan berlakunya prinsip tanggung jawab ini maka:

- a. Pengangkutan wajib menjaga keselamatan barang – barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya barang - barang untuk diangkut sampai diserahkan kepada sipenerima.
- b. Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena barang yang diangkutnya untuk keseluruhan atau sebagian tidak dapat diserahkan kepada penerima,
- c. Beban pembuktian berada pada pemilik barang dan dibebankan untuk membuktikan kesalahannya kepa pengangkut.

Kesimpulan

Prinsip Tanggung jawab yang dianut oleh Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault of liability*) yaitu setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu, dan tersebut menjadi

dasarnya adalah kesalahan (*based of fault liability*) yang mengandung makna bahwa pengangkut baru dapat mempertanggungjawabkan kerugian kepada orang lain apabila ternyata ia mempunyai unsur kesalahan, sehubungan dengan terjadinya peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Daftar Pustaka

- AbdulKadir Muhammad,1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- _____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, 1998, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)*, Chandra Pratama, Jakarta.
- Bambang Sunggono,2001, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- _____, 1994, *Hukum Dan Kebijakan Publik*, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta.
- Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.
- Burhan Ashshofa, 1998., *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta , Jakarta.
- E. Saefullah Wirapradja, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta.
- Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek) dengan Tambahan Undang – Undang Pokok Agraria dan Undang – Undang Perkawinan*. Pradnya Paramita, Jakarta.
- _____, 1985, *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Undang – Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1986.

Sumber Perundang-Undangan

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas Dan
Angkutan Jalan, Lembaran
Negara Nomor 49 Tahun 1992.